Bondes em Manaus (Soraia Magalhães)



Desde o período provincial já se pensava nos benefícios que o bonde, meio de transporte coletivo, traria à população e ainda à urbanização da cidade, haja vista que ao facilitar a locomoção, estimularia a construção de edificações em áreas mais distantes. Uma das leis mais antigas que trata da implantação dos bondes de Manaus, data de 1882 e consiste na autorização para contratação de uma empresa para instalação de um completo sistema de viação pública por meio de "*carros americanos sobre trilhos - railways sobre trilhos de sistema Bourgois para carga de passageiros.*" Apesar dos esforços da administração pública voltados para a realização do empreendimento, haviam fatores que dificultavam a instalação deste benefício urbano em Manaus, aspectos topográficos e falta de interessados em custear e prover o assentamento do material, concorreram como os principais obstáculos deste período.

Somente em 1896 durante o Governo de Eduardo Ribeiro, o serviço de viação por bondes foi inaugurado em Manaus. Funcionando em caráter provisório, estava sob a responsabilidade do Engenheiro Frank Hirst Heblethwaite e contava com apenas duas linhas que tinham por fim interligar a área urbana com o subúrbio, ou seja as áreas mais distantes com o perímetro central. Atendeu inicialmente aos limites compreendidos pela: "*Estrada Epaminondas, entre a Praça Uruguayana e 5 de Setembro e entre esta praça e o Igarapé do Baptista/na estrada Epaminondas e o Cemitério São João no Alto do Mocó.*"

Em 1900 os serviços estavam sob a responsabilidade da *Manáos Railway Company*, empresa inglesa que recebeu consideráveis auxílios para sua instalação na capital, entretanto seus serviços foram considerados precários. Deste período é válido ressaltar uma solicitação curiosa: a imprensa noticiava com freqüência que a população solicitava prolongamento do horário dos bondes até o fim dos espetáculos quando houvesse programações no Teatro Amazonas. Em 1909 a concessão dos transportes por bondes foi entregue à empresa The Manáos Tramways and Light, que gerenciou simultaneamente os serviços elétricos do Estado. A empresa, também de origem inglesa, destacou-se com traçar uma política com posicionamento rígido voltado para a eficiência dos serviços. Seus funcionários, todos estrangeiros, seguiam normas que favoreciam ao cumprimento de quadro de horário e freqüência no número de viagens. Trabalhavam uniformizados e atendiam com cortesia aos usuários dos bondinhos. Em janeiro de 1913, uma nota publicada no jornal O Tempo demonstrou haver, realmente, uma proposta de qualidade nos serviço desenvolvidos pela Manáos Tramways. A mensagem trazia a seguinte informação:

"A Manáos Tramways... tem a honra de avisar ao respeitável público que nas noites da véspera e dia de São João, 23 e 24 de junho, haverá bondes para todas as linhas durante

todas as noites e será aumentado o número das mesmas para a linha de Flores".

Por volta da década de 40, disputando passageiros com os bondinhos pelas vias de Manaus, passaram a circular os primeiros ônibus – confeccionados em madeira - que faziam linha para todas as áreas urbanas e suburbanas da cidade. Foi a partir desse período que a situação dos "*Elétricos*" começou a ficar comprometida. Em 1949 a economia de Manaus apresentava-se complemente desordenada, o fornecimento de energia era racionado, o que prejudicou instantaneamente o funcionamento dos bondes. *A Manáos Tramways*, pouco a pouco foi perdendo o interesse pelos serviços de viação e em 1950 apresentou um relatório no qual alegava que os bondes eram os principais responsáveis por seus prejuízos. Em 1951 o gerenciamento dos serviços elétricos e por conseguinte o transporte por bonde, passou a ser responsabilidade do Estado.

O jornal *A Crítica* de 1951 publicou que "*os serviços elétricos do Estado são presentemente, verdadeira calamidade, nem luz, nem bonde, nem força.*" Apesar das inúmeras dificuldades, os bondinhos permaneceram atuantes por mais de 60 anos. Deixaram de trafegar em 1957 contra a vontade da população, deixando grande saudade naqueles que viam nas engrenagens da antiga companhia inglesa um eficiente e barato meio de locomoção, assim como uma alternativa a mais em termos de transporte coletivo.

Fontes:

1. ÁLBUM do Amazonas- 1901-1902. (Governo de Silvério Nery) Ed. F. A. Fidanza. (fotos)

2. ESTADO DO AMAZONAS. Mensagem: lida perante o congresso dos srs. representantes, em 1º de março de 1896, pelo Exm. Sr. Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro. Manáos: Imprensa Official, 1897. p.28.

3. ESTADO DO AMAZONAS. Relatório: Livro de arquivo (1896-1897). [s. l.: s. n.], 1897.

4. ESQUITA, Otoni Moreira de. Manaus: história e arquitetura (1852-1910). Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997. 461p.

5. JORNAIS: Acervo da Biblioteca do Estado do Amazonas.

6. A Crítica – 1949-1957.

7. Amazonas: Órgão do Partido Republicano – 1900.

8. Commércio do Amazonas – 1899-1900.

9. O Tempo – 1913.



Você Sabia?

Velhos Problemas

"Temos visto o estrago nos calçamentos das ruas por onde passam os trilhos da "Manáos Railway Company" e lamentamos o descuido ou a pouca importância que ligam os fiscaes de obras públicas para esse relaxamento. Ao lado do jardim da Praça da República quando chove, é impossível transitar pelo centro da rua, isto é, do lado em que funcionam a estação dos bonds. Na avenida Eduardo Ribeiro todo o caminho dos trilhos é defeituoso, de sorte que ontem a tarde, um bond custou muito a sair de um lugar em que se tinha prendido."
Notícia publicada em 17 de janeiro de 1900 - Commércio do Amazonas



Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98.

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

